

Projets et propositions des pays danubiens
et des Administrations fluviales spéciales relatives
à l'établissement du projet de Plan des grands travaux
pour la période 1991-2000, visant l'obtention
des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques
et autres recommandés sur le Danube

COMMISSION DU DANUBE

1994

Projets et propositions des pays danubiens
et des Administrations fluviales spéciales relatives
à l'établissement du projet de Plan des grands travaux
pour la période 1991-2000, visant l'obtention
des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques
et autres recommandés sur le Danube

INTRODUCTION

Les projets et propositions des pays danubiens et des Administrations fluviales spéciales relatives à l'établissement du projet de Plan des grands travaux ont été présentés pour examen définitif à la Cinquante-deuxième session (CD/SES 52/16).

Le document "Projets et propositions des pays danubiens et des Administrations fluviales spéciales relatives à l'établissement du projet de Plan des grands travaux pour la période 1991-2000, visant l'obtention des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres recommandés sur le Danube", rédigé par le Secrétariat de la Commission du Danube sur la base des communications reçues des organes compétents, a été examiné par la Cinquante-deuxième session.

La Cinquante-deuxième session a pris connaissance des projets et propositions des pays danubiens et au cours de la session a décidé de les éditer - compte tenu des corrections et compléments proposés par la Roumanie, l'Ukraine, la République Fédérale d'Allemagne et la République de Hongrie - dans un tirage de 75 exemplaires en russe et 75 exemplaires en français sous le titre "Projets et propositions des pays danubiens et des Administrations fluviales spéciales relatives à l'établissement du projet de Plan des grands travaux pour la période 1991-2000, visant l'obtention des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres recommandés sur le Danube".

PROJETS ET PROPOSITIONS DES PAYS

République Fédérale d'Allemagne

Secteur de la République Fédérale d'Allemagne

(km 2414,72 - 2201,77)

y inclus

le secteur commun germano-autrichien

(km 2223,20 - 2201,77)

Les autorités compétentes, dans leur lettre N° BW 10/23 81.22-07 du 10 novembre 1992, ont communiqué ce qui suit:

1. Travaux de régularisation et autres:

Au cours des années 1991 et 1992 ont été exécutés sur le Danube les grands travaux suivants:

- approfondissement du chenal dans le bief de Bad Abbach (km 2412,1-2403,0) pour atteindre 3,0 m de profondeur au-dessous du niveau de retenue hydrostatique,
- approfondissement du chenal dans le bief de Regensburg pour atteindre 3,0 m de profondeur au-dessous du niveau de retenue hydrostatique.

Pour les années à venir est prévue la construction nouvelle de la passerelle à câbles franchissant l'écluse de Kachlet en portant sa hauteur libre de 6,65 m à plus de 8,0 m au-dessus du HNN.

2. Amélioration des conditions de navigation par la réalisation de chutes:

Sur le secteur du Danube entre Geisling et Vilshofen 99 kilomètres restent à être aménagés conformément aux principes d'aménagement de la Commission du Danube en vue de créer des conditions homogènes.

Parmi ces 99 kilomètres, 30 kilomètres seront terminés d'ici 1995 par la chute de Straubing. Dans le secteur restant, d'une longueur de 69 kilomètres, entre Straubing et Vilshofen, il n'est pas possible d'améliorer davantage les conditions par les seules mesures hydrotechniques de régularisation, les paramètres naturels - débit et pente - s'y opposent. Des conditions de navigation analogues à celles rencontrées dans les secteurs en aval et en amont ne peuvent être atteintes qu'en maintenant le niveau d'eau par la mise en place de barrages.

Dans l'état actuel des planifications, un grand nombre de variantes concernant l'emplacement des chutes et l'adaptation hydrotechnique du tracé sont examinées. Les études préliminaires une fois terminées, le projet fera l'objet

d'une procédure d'aménagement du territoire (à partir de 1992 selon les prévisions). Les résultats en seront pris en compte pour la planification détaillée et les procédures d'arrêt des plans seront ensuite engagées. Ces procédures prenant chacune plusieurs années, il n'est pas encore possible de se prononcer sur les dates de mise en chantier ou d'achèvement.

République d'Autriche

Secteur de la République d'Autriche

(km 2223,20 - 1872,70)

y inclus le secteur commun austro-allemand

(km 2223,20 - 2201,77)

et le secteur commun austro-slovaque

(km 1880,26 - 1872,70)

Sur le secteur autrichien du Danube, il est projeté de construire dans la période 1991-2000 un complexe hydrotechnique dans la région de Vienne. De cette façon, sur le secteur Vienne-Greifenstein, suite à l'achèvement de la construction de ce complexe, les gabarits recommandés par la Commission du Danube pour ce secteur seront garantis.

Conformément au plan de la participation des fonctionnaires du Secrétariat de la Commission du Danube aux travaux d'organisations internationales ainsi qu'aux travaux effectués dans l'intérêt de la navigation sur le Danube et en général en Europe, à l'invitation des autorités compétentes de l'Autriche a eu lieu la visite du chantier de la construction du nouveau système hydrotechnique sur le secteur autrichien du Danube, afin de prendre connaissance sur place du cours de la construction et des moyens employés.

Sur le terrain de la construction, les participants ont rencontré les spécialistes dirigeants des autorités compétentes et des firmes participant à la construction de l'ouvrage. Lors de la rencontre, une information détaillée a été donnée sur toutes les étapes (accomplies et futures) de la construction et a été également rendue possible la visite du chantier.

Dans le cadre du présent projet le Secrétariat présente l'information reçue au sujet de la construction du système Freudenu:

"Selon les résultats qu'ont donnés les enquêtes préliminaires menées parmi la population de l'Autriche avant d'entamer l'élaboration des projets de cet ouvrage, il a été établi que, dans son ensemble, l'attitude de la population est positive à l'égard des ouvrages hydro-énergétiques. Ceci a été confirmé par le référendum qui a eu lieu en 1991, lors duquel 73% des participants se sont prononcés en faveur de la poursuite de la construction des ouvrages d'art hydro-énergétiques dont le but est d'obtenir de l'énergie électrique, plus concrètement - en faveur de la construction du système hydrotechnique de Freudenu sur le Danube, dans la région de Vienne.

En résultat de ce fait, le Plan de la construction comporte tout un ensemble des tâches (leur nombre est exactement 384), dont 200 concernent les aspects écologiques de la construction.

Les travaux ont été entamés en octobre 1992 et seront réalisés en deux étapes séparées, durant lesquelles, malgré le rétrécissement temporaire du lit du fleuve, les conditions nécessaires pour la navigation seront continuellement assurées et, le cas échéant, sera également assuré l'écoulement sans entraves de quantités d'eau considérables.

Il est à noter qu'afin d'alléger la charge du transport sur le Danube, un port auxiliaire a été construit tout près de la construction. Le transport des matériaux de construction au chantier de construction est assuré par bateau et par chemin de fer, évitant ainsi l'encombrement des routes et des rues dans les régions environnant la ville de Vienne.

Les étapes de la construction:

Dans le cadre de la première étape de la construction:

étape 1/a - du 1.10.92 au 1. 10.93:

- construire l'écluse "sud" de la rive droite;
- construire tout d'abord le mur longitudinal de l'écluse, qui pourra par la suite servir en tant que clôture du chantier, permettant ainsi de réduire la surface du chantier jusqu'aux dimensions optimales;

étape 1/b - du 1.10.93 au 1.07.95 (environ):

- préparer le chantier pour la construction de l'unité de régulation du système hydrotechnique;
- assurer dans la région de la construction une section transversale du lit du fleuve qui, en période de hauts niveaux, permette l'écoulement en toute sécurité de grands volumes d'eau;
- mettre en exploitation l'écluse "sud" de la rive droite et l'unité de régulation du système en juin 1995;

Dans le cadre de la deuxième étape de la construction:

délai prévisible du 1.07.95 jusqu'au 1.08.97

- assurer le passage des bâtiments par l'écluse "sud" de la rive droite;
- faire passer le courant d'eau à travers l'unité de régulation et construire un îlot temporaire au milieu du lit en vue d'y construire ultérieurement l'écluse "nord" de la rive droite et l'unité hydro-énergétique du système;

Après l'achèvement de la construction, le niveau de retenue établi atteindra 161,35 au-dessus du niveau de la Mer Adriatique, ce qui permettra d'assurer jusqu'au système Greifenstein, situé en amont, des conditions correspondant aux exigences établies à l'égard des sections canalisées.

Le canal (Donaukanal) qui sur ce secteur suit un cours parallèle à celui du Danube, continuera à maintenir sa fonction même après l'achèvement de la construction et servira en tant qu'ouvrage déchargeant le lit principal du fleuve en cas d'affluence de grands volumes de l'eau.

La puissance d'évacuation installée du système Freudenau est de 3000 m³/sec, ce qui correspond à 37 jours (10,5% de la durée annuelle).

Dans la région de Wachau, secteur km 2030,00-2008,00, il est prévu d'exécuter des travaux supplémentaires afin de garantir le caractère permanent des profondeurs de 2,5 m qui sont en principe atteintes actuellement.

La même situation se fait jour sur le secteur du Danube compris entre Vienne et la frontière austro-slovaque, sur lequel les gabarits recommandés par la Commission du Danube sont en principe atteints.

Afin de garantir à l'avenir de tels gabarits et d'améliorer les différentes sections difficiles de ce secteur, il est projeté d'effectuer des travaux de régularisation fondamentaux. En ce qui concerne la construction éventuelle d'ouvrages de retenue et de régularisation sur le secteur donné, y compris sur le secteur commun austro-slovaque, aucune décision n'a été prise encore à ce sujet."

République Slovaque

Secteur de la République Slovaque
(km 1880,26 - 1708,20)
y inclus le secteur commun slovaque-autrichien
(km 1880,26 - 1872,70)
et le secteur commun slovaque-hongrois
(km 1850,20 - 1708,20),
le secteur de l'Administration fluviale Rajka-Gönyü non compris.

Les autorités compétentes ont communiqué ce qui suit:

- Sur le secteur Devin-Bratislava (km 1880,26-1872,70)

Il s'agit ici de régularisation pour bas-niveaux par l'agrandissement des ouvrages existants et par la construction de nouveaux ouvrages. Les gabarits recommandés pour les secteurs canalisés ne peuvent être réalisés qu'à l'aide de la canalisation de ce secteur.

- Sur le secteur Bratislava-Palkovičovo (km 1868-1811)

Le plan des travaux se compose de deux parties notamment:

La première partie concerne les travaux de construction des ouvrages liés à la centrale hydro-énergétique, projetés pour ce secteur dans le cadre de l'Accord bilatéral entre la Slovaquie et la Hongrie.

La deuxième partie concerne les travaux prévus par la "solution transitoire/provisoire". Y sont inclus les travaux liés à la construction d'une écluse de navigation, d'un système de régulation et d'une unité hydro-énergétique dans la région de Čunovo sur le Danube. Les travaux doivent garantir la navigation en toute sécurité sur le secteur susmentionné étant donné que les seuils de gravier dans le tronçon Rajka-Gönyü, représentant des obstacles majeurs à la navigation, sont ainsi contournés par le canal.

- Sur le secteur Gönyü-confluent de l'Ipel' (km 1811,00-1708,20)

Il est projeté d'y exécuter seulement les réparations des ouvrages de régularisation endommagés par les crues. Les travaux pour l'approfondissement du lit dans des buts industriels seront exécutés seulement en dehors des limites du chenal afin de protéger les ouvrages de régularisation et en cas d'inondation. (voir tableaux annexés).

République de Hongrie

Secteur de la République de Hongrie
(km 1850,20 - 1433,00)
y inclus le secteur commun hungaro-slovaque
(km 1850,20 - 1708,20), et
le secteur de l'Administration fluviale Rajka-Gönyü

L'avis des autorités compétentes de la République de Hongrie est reproduite en ce qui suit:

"Les autorités compétentes hongroises sont d'avis au sujet du point 22 du Plan de travail de la Commission du Danube pour 1993/1994 concernant l'établissement du Projet du Plan des grands travaux pour la période 1991-2000 visant l'obtention des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres recommandés sur le Danube, comme il a déjà été préalablement formulé au cours de la Quatrième session extraordinaire de la Commission du Danube, de la Réunion d'experts pour les questions techniques de décembre 1992 et même à la Cinquante-et-unième session de la Commission du Danube, qu'en vue du développement en tenant compte de tous les aspects même écologiques et financiers de la navigation danubienne et des objectifs de l'avenir, il est fort utile et proposable de réviser des Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube en conformité avec la classification des voies navigables intérieures de l'Europe, adoptée le 10 novembre 1992 par la CEE de l'ONU aussi.

On peut préparer le document du Plan des grands travaux pour la période 1991-2000 que sur la base des Recommandations révisées, en adoptant et en concertant de tous les points de vue et intérêts des pays danubiens.

Les autorités compétentes hongroises sont prêtes à participer et à coopérer dans les travaux de la révision des Recommandations mentionnées en commun avec les pays danubiens et la Commission du Danube."

Par leur lettre N° DB 140/1993 du 17 septembre 1993, les autorités compétentes hongroises ont exposé ce qui suit:

"Toutefois, étant donné que la Réunion d'experts n'examine pas les propositions des autorités compétentes des pays au sujet de l'utilisation sur le Danube de la nouvelle classification des voies navigables adoptée au sein de la CEE de l'ONU, (point 16 du Plan de travail de la CD), les autorités compétentes hongroises sont d'avis que la question susmentionnée est fortement liée à l'examen du Projet des grands travaux pour la période 1991-2000, visant l'obtention des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube.

C'est pourquoi nous estimons utile d'examiner la question de la classification aussi dans le cadre du point f/ de l'ordre du jour de la Réunion d'experts. Les autorités compétentes hongroises ont déjà envoyé leurs avis et propositions sur le point 16 du Plan de travail pour 1993/1994 de la Commission du Danube, à savoir:

En appréciant les plus importants aspects nautiques, ceux de l'environnement et économiques, la Hongrie se place sur un terrain qui est basé sur le fait que les paramètres actuellement admis pour les convois sur les secteurs de la voie navigable doivent être utilisés au cours de la classification des secteurs hongrois et slovaco-hongrois du Danube.

Le développement du chenal navigable du Danube doit être réalisé par la voie d'amélioration nécessaire du paramètre variable - le tirant d'eau moyen accessible - appartenant à la classe donnée et non pas par l'augmentation des classes des voies navigables assignables de nos jours. Le programme à moyenne échéance du développement des voies navigables intérieures hongroises est basé sur ce principe.

Selon la position hongroise formée à la base des examens achevés au cours de la planification future relative à l'établissement et au développement de la voie navigable internationale du Danube, on doit partir des classes suivantes de la voie navigable:

sur le secteur Palkovičovo-Budapest du Danube:

VI/b classe de la CEE de l'ONU

sur le secteur Budapest-Mohács du Danube:

VI/c classe de la CEE de l'ONU

A l'heure actuelle l'examen sur la classification du secteur Rajka-Palkovičovo du Danube n'est pas possible.

Au cours de l'institution de la position susmentionnée les aspects les plus importants ont été pris en considération, qui sont les suivants:

a/ Aspects du trafic de navigation:

Le volume total des marchandises transportées sur le Danube a augmenté de 9,7 millions de tonnes à 90,3 millions de tonnes pendant la période de 1950 à 1980. Supposant que l'abaissement venu après est provisoire et que les perspectives réelles sont présentées par le trend de la période de 1950 à 1980, le volume total du trafic peut atteindre tout au plus la limite de 200 millions de tonnes/an en l'année 2010 (ce qui répond au trafic actuel sur le Rhin).

Conformément à la répartition du trafic en fonction sur les secteurs de la voie navigable du Danube sont touchés par certaines parties du trafic total. Supposant que le canal Rhin-Main-Danube aura pour résultat un réarrangement sérieux dans la répartition du trafic, selon les appréciations optimistes on peut compter au maximum sur une augmentation de 50% du trafic total sur le secteur commun slovaco-hongrois et hongrois du Danube.

Conformément aux susmentionnés l'importance du chargement maximal à moyenne échéance des secteurs mentionnés est de 100 millions de tonnes/an. L'envergure de cette appréciation est montré que le chargement indiqué signifierait le décuplement du trafic développé au milieu des années 1980 qui n'est pas soutenu par aucune prognose connue par nous.

En revanche, les voies navigables des classes VI/b et VI/c peuvent être caractérisées par la capacité de passage suivante - en tenant compte de 2,5 m de tirant d'eau des bateaux:

VI/b	660 millions de tonnes/an
VI/c	800 millions de tonnes/an

En résumant la prognose même la plus optimiste du chargement le trafic ne nécessite pas l'élévation de la classe déterminable de nos jours dans l'intérêt de l'augmentation des capacités sur le secteur slovaco-hongrois et hongrois du Danube.

b/ Aspects de l'efficacité nautique

Le tableau de la classification des voies navigables de la CEE de l'ONU contient les valeurs 2,5-4,5 m de tirant d'eau des bateaux dans les classes VI/b et VI/c. Les calculs transporto-économiques jusqu'à présent et la pratique internationale montrent que la navigation intérieure est capable de soutenir la concurrence avec les autres branches de transport à partir de la limite de 2,5 m de tirant d'eau des bateaux.

Sur la voie navigable du Danube l'établissement du tirant d'eau minimum de 2,5 m des bateaux signifie dans la pratique la possibilité d'instituer un tirant d'eau moyen annuel plus élevé, c'est pourquoi on peut justement dire que le chenal navigable du Danube assurant le tirant d'eau minimum de 2,5 m satisfait aux exigences de l'efficacité.

Par conséquent le développement du chenal navigable des secteurs slovaco-hongrois et hongrois du Danube doit se concentrer sur la réalisation de la valeur limite de 2,5 m du tirant d'eau.

c/ Aspects de l'environnement:

L'établissement et le développement de la voie navigable du Danube se mêlent de toute façon de la vie du fleuve, influençant sur les conditions de vie de la flore et de la faune aquatiques et de la rive et pas ultérieurement ils agissent sur la qualité et le régime des sources de l'eau potable situées sur le Danube.

En résultant du changement des positions d'esprit, le poids des aspects mentionnés a augmenté considérablement dans le processus de la prise des décisions et l'environnement (écologie et sources d'eau potable) bénéficie de la priorité.

On doit prendre en considération au cours de la classification du chenal navigable du Danube et de l'établissement des paramètres de la voie navigable les limites directes des changements qui sont liés aux aspects écologiques sur certains secteurs du Danube, comme par exemple sur les secteurs Rajka-Gönyü, embouchure Ipoly/(Ipel')-Budapest et Uszód-Mohács, ou bien entraînent des excédents de frais considérables de la réhabilitation de l'environnement.

d/ Aspects économiques:

La situation économique générale de la Hongrie et de la région ne rend pas possible de mettre en oeuvre un tel développement qui tend à l'élargissement de capacité de la voie navigable du fleuve.

Même l'amélioration du chenal navigable prévue pour la classe donnée de la voie navigable impose des charges importantes à l'économie. Conformément à la situation développée en Europe centrale dans le transport ferroviaire et routier il y a des manques en réseau et des profils étroits considérables en Hongrie aussi. A cause de la nécessité d'allègement des susmentionnés on ne peut pas attendre que le développement des voies navigables reçoive des moyens à une échelle plus élevée des années précédentes.

Les conditions éventuelles du financement international ne sont pas encore mises au point, mais on peut affirmer que des investissements contenant une proportion élargissant inutilement la capacité ou bien comportant éventuellement de la compensation considérable écologique ne peuvent être réalisés de telle façon non plus."

Les autorités compétentes ont aussi publié dans le "Hungarian Review" (bulletin d'information, publié par l'Office National d'Information - Volume III, N° 6 du 14 février 1994), ce qui suit:

"Un projet de 2,1 milliards de HUF:

Le Gouvernement hongrois a discuté et approuvé un projet relatif à la protection contre les crues tout au long du secteur hongrois du Danube et de l'Ipoly. Les travaux ont été suspendus quand la construction de la centrale hydraulique de Nagymaros a été arrêtée.

Après l'examen des diverses propositions il a été décidé de ne pas rétablir l'état original de l'environnement mais, ayant en vue surtout les nouvelles exigences quant à la lutte contre les inondations et la réhabilitation de l'environnement élaborées et décrétées par le Ministère pour la protection de l'environnement et le développement régional, de compléter l'actuel système de protection contre les crues.

L'élaboration du projet sera entamée au courant de l'année et le commencement des travaux liés à la réalisation du projet est prévu pour 1996, étant entendu que préalablement la digue ronde à Nagymaros sera éliminée, les berges seront rétablies et le chenal redirigé à l'endroit où il passait auparavant.

Le financement du projet sera assuré par le budget central de l'Etat."

Inauguration d'un nouveau port international sur le Danube

Les organes compétents hongrois dans leur lettre N° 1251/3 du 22 juillet 1994 ont informé de l'inauguration d'un nouveau port international "Győr-Gönyü" sur le Danube. Sitôt dressé, une information plus détaillée sera transmise à la Commission du Danube.

République Fédérale de la Yougoslavie

Secteur de la République Fédérale de Yougoslavie

(km 1433,00 - 845,65)

y inclus le secteur commun yougoslavo - roumain

(km 1075,00 - 845,65)

Les autorités compétentes ont communiqué ce qui suit:

"Nous avons l'honneur de vous communiquer qu'en conformité avec le point b) alinéa 2 de l'art. 8 de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, dans la période jusqu'à l'an 2000, sur le secteur de Danube de la République Fédérale de Yougoslavie, au SHEN "Portes de Fer II" sera réalisée la construction d'une écluse. La construction de ladite écluse est en cours et son achèvement est prévu pour 1993.

Nous soulignons que la construction et son achèvement étaient prévus pour la période 1981 - 1990.

Dans le même contexte, le Plan des grands travaux visant à assurer de grands gabarits de chenal sur certains secteurs du Danube en RFY sera adopté lors de l'établissement des moyens pour en assurer le financement."

La Roumanie

Secteur de la Roumanie

(km 1075,00 - 0,00)

y inclus le secteur commun roumano - yougoslave

(km 1075,00 - 845,65),

le secteur commun roumano - bulgare

(km 845,65 - 374,10),

les secteurs communs roumano - moldave et roumano - ukrainien

(km 134,14 - 79,63; milles 72,43 - 43,00)

Dans leur communication, les autorités compétentes roumaines ont informé des mesures concrètes suivantes:

1. Travaux de régularisation:

Sur le secteur roumain du Danube les suivants travaux seront exécutés, ayant pour but l'élimination des seuils et l'augmentation des profondeurs:

- fermetures des bras;
- construction des digues transversales et longitudinales;
- calibrage du lit du fleuve pour le stabiliser et consolidation des berges.

2. Aménagement des secteurs roumano-yougoslave, roumano-bulgare et roumain par la création de retenues:

- Le Plan des grands travaux sur le Danube concernant le secteur en aval du SHEN "Portes de Fer I" prévoit les mesures suivantes:
 - la poursuite de la collaboration avec la République Fédérative de Yougoslavie pour la construction du SHEN "Portes de Fer II" dans la région du km 863;

Sur le secteur du Danube en aval du SHEN des "Portes de Fer II", les organes compétents roumains, en coopération avec les organes compétents bulgares, suivent l'étude de la possibilité d'aménagement du secteur par la construction des barrages suivants:

- la construction en coopération avec la Bulgarie d'un barrage avec deux écluses en aval de Turnu - Măgurele et de Nikopol dans la région du km 581;

- la construction en commun avec la Bulgarie d'un barrage avec deux écluses dans la région des km 383,5 - 375,5;

Sur le secteur du Danube dans la région du confluent du bras Macin, les organes compétents roumains étudient la possibilité d'aménagement du secteur par la construction du barrage suivant:

- la construction d'un barrage avec deux écluses dans la région du confluent du bras Macin, km 168,5.

La construction des barrages susmentionnés permettrait d'améliorer les conditions de la navigation sur les secteurs respectifs et de garantir les gabarits prévus par les recommandations de la Commission du Danube pour les secteurs aménagés au moyen de la construction de retenues (voir: tableaux annexés).

République de Bulgarie

Secteur de la République de Bulgarie

(km 845,65 - 374,10)

secteur commun bulgare-roumain

Les autorités compétentes ont présenté dans leur information le plan, à titre d'orientation, des grands travaux projetés pour le secteur des km 610-374 du Danube et dans certains ports de la République de Bulgarie. L'information des autorités compétentes bulgare est annexée au présent document.

République Moldova

Secteur de la République Moldova
(secteurs communs moldavo - roumain et ukraino - roumain)
(km 134,14 - 79,60; milles 72,43 - 43,00)

Les autorités compétentes de la République Moldova dans leur téléfax N° 1549 du 29 juillet 1993 ont communiqué, que selon la décision prise par le gouvernement de la République Moldova la construction d'un nouveau port sur le Danube commencera en 1994 dans la région de Giurgiulesti.

Les autorités compétentes de la République Moldova dans leur téléfax N° 1544 du 22 juillet 1994 ont complété leur information par ce qui suit:

"Conformément au Plan de travail de la Commission du Danube quant au projet du Plan des grands travaux pour la période 1991-2000, visant l'obtention des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres recommandés sur le Danube, les organes compétents de la République Moldova présentent une information complémentaire relative à la construction d'un port commercial maritime dans la région du village de Giurgiulesti.

Les travaux de la construction du port maritime sur le secteur moldave du Danube, en dehors des limites du chenal, sont prévus pour la période 1994-1996.

Le plan de la construction prévoit l'accomplissement des travaux dans les délais suivants:

- Au courant du deuxième semestre de 1994, l'étude de faisabilité économique concernant l'établissement d'un port pour la manipulation de 1,5 million de tonnes de marchandises générales et de 0,5 million de tonnes de marchandises conteneurisées sera établie par un groupe d'experts international dans le cadre du programme d'aide technique "TACIS" de l'Union Européenne.
- Si les résultats de l'étude relative à la construction du port susmentionné sont considérés positifs, - entamer en 1995-1996 les projets de construction et la construction même sur la base d'un concours international.
- Entamer à partir du troisième trimestre 1994 jusqu'à fin 1995 le projet et l'exécution des travaux de construction d'un terminal pétrolier, pour les fractions légères et pour une quantité initiale de 365 milles tonnes de pétrole.

Le croquis topographique du port maritime envisagé par la Moldova est annexé.

Ukraine

Secteur de l'Ukraine
(Secteurs communs moldavo - roumain et ukraino - roumain)
(km 134,14 - 79,60; milles 72,43 - 43,00)

Dans leur communication de septembre 1993, les autorités compétentes ukrainiennes informent des travaux hydrotechniques (dragages) qu'il est prévu d'exécuter dans les ports de la rive gauche:

"Port de Réni: 1.000.000 m³,
coût: 50 millions de coupons.

Port d'Izmail: 5.000.000 m³,
coût: 250 millions de coupons.

Port d'Oust'-Dunaïsk: 15.000.000 m³,
coût: 1.050 millions de coupons.

Installations de l'UDP: 25.000.000 m³,
coût: 1250 millions de coupons.

En même temps des travaux visant à maintenir des profondeurs d'au moins 40 dm par rapport à l'ENR seront exécutés dans les ports.

Tous les ports ukrainiens du Bas-Danube sont ouverts aux bâtiments étrangers, la circulation dans les bassins des ports est réglée par des postes spéciaux pour la réglementation de la circulation des bâtiments."

TABLEAUX - ANNEXES

N°	Description	Année	Type	Statut	Observations	Date	Lieu	Autres
1	1990-1991	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
2	1992-1993	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
3	1994-1995	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
4	1996-1997	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
5	1998-1999	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
6	2000-2001	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
7	2002-2003	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
8	2004-2005	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
9	2006-2007	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
10	2008-2009	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
11	2010-2011	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
12	2012-2013	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
13	2014-2015	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
14	2016-2017	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
15	2018-2019	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
16	2020-2021	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
17	2022-2023	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
18	2024-2025	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030

TABLEAU ANNEXE 1 : Evolution de la production agricole (en millions de tonnes) de 1990 à 2025. Les données sont issues de la base de données de l'INSEE et ont été corrigées pour tenir compte des révisions. Les valeurs sont exprimées en millions de tonnes métriques.

1. ПЛАН РАБОТ ПРЕДУСМОТРЕИНЫХ НА УЧАСТКЕ ДУЛИЯ МЕЖЛУ 1860,00-1811,00 км
 В РАМКАХ СТРОИТЕЛЬСТВА ГОСК ГАБЧИКОВО. IIIA ПЕРИОД 1991-2000 гг.
 PLAN DES TRAVAUX PREVUS DANS LE CADRE DE LA CONSTRUCTION DU SIEN DE GABČIKOVO
 SUR LE SECTEUR DU DANUBE ENTRE LES km 1868,00-1811,00 POUR LA PERIODE: 1991-2000

№	Место проведения работ (название, км) Lieu des travaux (désignation) (km)	Предусматриваемые минимальные gabригги ферватера относительно ПСРУ (в м) Gabarit de chenal envisagé, rapporté à PENL (en m)			Вид работ Nature des travaux	Объем работ в 1000 м³ Volume des travaux en 1000 m³	Выемка Укладка Extraction Mise en place		Период проведения работ Période de réalisation	Общая стоимость в 1000 SKK Coût total en 1000 SKK
		Глубина Profondeur	Ширина Largeur	Радиус Rayon de courbure			8	9		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	Водохранилище Грушов Bassin de retenue de Hrušov 1860-1853 + 38,75-25,0 по каналу 1868-1853 + 38,75-25,0 du canal	4,5	180	1000	Строительные работы Travaux de construction	465 5 10	щебень-gravier	щебень-gravier	1990-1992	19 000
2	Суходолный канал 25,0-8,15 канала Canal de dérivation 25,0-8,15 du canal	4,5	180	1000	Строительные работы Travaux de construction	119 4	щебень-gravier	щебень-gravier бетон-béton	1990-1992	15 000
3	ГОСК Габчиново 8,15 по каналу SIEN de Gabčíkovo 8,15 du canal	-	-	-	Строительные работы Travaux de construction	288 27	щебень-gravier	щебень-gravier бетон-béton	1990-1992	97 000
4	Правый бьеф суходольного канала Bief aval du canal de dérivation по каналу 8,18-0,00 du canal	4,5	180	1000	Строительные работы Travaux de construction	479 25 6	щебень-gravier	щебень-gravier	1990-1992	8 000
5	38,75-30,0 по каналу 38,75-30,0 du canal	4,5	180	1000	Строительные работы Travaux de construction	2400 3751 897 41 11	щебень-gravier щебень-gravier	щебень-gravier щебень-gravier бетон-béton камень-pietres	1990-1992	175 000
					Total			щебень-gravier бетон-béton камень-pietres		314 000

2. ПЛАН РАБОТ ПРЕДУСМОТРЕННЫХ НА УЧАСТКЕ ДУНАИ МЕЖДУ 1868,00-1811,00 км В РАМКАХ СТРОИТЕЛЬСТВА ГОСК ГЛБЧИКОВО, НА ПЕРИОД 1991-2000 гг. ВРЕМЕННОЕ РЕШЕНИЕ ПРОВОДИЛОСЬ С ЦЕЛЮ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭКСПЛУАТАЦИИ ГОСК ГЛБЧИКОВО
 PLAN DES TRAVAUX PREVUS DANS LE CADRE DE LA CONSTRUCTION DU SIEN DE GABCIKOVO SUR LE SECTEUR DU DANUBE ENTRE LES km 1868,00-1811,00
 POUR LA PERIODE 1991-2000, VARIANTE PROVISOIRE EXECUTEE DANS LE BUT DU COMMENCEMENT DE L'EXPLOITATION DU SIEN DE GABCIKOVO

№	Место проведения работ (название, км) Lien des travaux (désignation) (km)	Предусматриваемые минимальные табаритты относительно ЕСРУ (в м) Gabarit de chenal envisagé, rapporté à l'ENR (en m)			Вид работ Nature des travaux	Объем работ в 1000 м³ Volume des travaux en 1000 m³	Выемка Extraction		Материалы Matériaux		Период проведения работ Période de réalisation	Общая стоимость в 1000 SKK Coût total en 1000 SKK
		Глубина Profondeur	Ширина Largeur	Радус Rayon de courbure			8	9	10	11		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
1	Правая дамба по левому берегу Дуная 37,0-28,0 по каналу Digue droite sur la rive gauche du Danube 37,0-28,0 du canal	4,5	180	1000	Строительные работы Travaux de construction	261 799 5	цебень-гравий - -	- -	цебень-гравий камень-риетес	1991-1994	130000	
2	При строительстве установленная временная дамба Digue provisoire pour la période des travaux de la construction по каналу 37,0 du canal					6 1 12 4	цебень-гравий - - -	- -	цебень-гравий камень-риетес бетон-бетон	1992-1993	27000	
3	Регуляционная дамба 37,0 по каналу Digue de régularisation 37,0 du canal					16 2 13 4 56 24	цебень-гравий - - - - -	- -	цебень-гравий бетон-бетон	1992-1994	86000	
4	Дамба для перекрытия Дуная Digue de fermeture sur le Danube					16 42 1 80	цебень-гравий - - -	- -	цебень-гравий камень-риетес	1992-1994	7000	
5	Правобережная дамба 38,75-37,5 по каналу Digue de la rive droite 38,75-37,5 du canal				Строительные работы Travaux de construction				цебень-гравий			
6	Защита места строительства Protection du chantier de construction				Строительные работы Travaux de construction	80 123	цебень-гравий -	-	цебень-гравий	1992-2000	60000	

2. ПЛАН РАБОТ ПРЕДУСМОТРЕННЫХ НА УЧАСТКЕ ДУПАЯ МЕЖДУ ШИДЮ 181,00 КМ И РАМКАХ СТРОИТЕЛЬСТВА ГЭС ГАБЧИКОВО, НА ПЕРИОД 1991-2000 гг. ВРЕМЕННОЕ РЕШЕНИЕ ПРОВОДИЛОСЬ С ЦЕЛЮ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭКСПЛУАТАЦИИ ГЭС ГАБЧИКОВО
 PLAN DES TRAVAUX PREVUS DANS LE CADRE DE LA CONSTRUCTION DU SIEN DE GABCIKOVO SUR LE SECTEUR DU DANUBE ENTRE LES km 1868,00-1811,00
 POUR LA PERIODE 1991-2000, VARIANTE PROVISoire EXECUTEE DANS LE BUT DU COMMENCEMENT DE L'EXPLOITATION DU SIEN DE GABCIKOVO

№	Место проведения работ (название, км) Lieu des travaux (désignation) (km)	Предусматриваемые минимальные габариты фарватера относительно НСРУ (в м) Gabarit de chenal envisagé, rapporté à l'ENR (en m)			Вид работ Nature des travaux	Объем работ или 1000 м ³ Volume des travaux en 1000 m ³	Материалы Укладка Matériaux Mise en place		Период проведения работ Période de réalisation	Общая стоимость в 1000 SKK Coût total en 1000 SKK
		Глубина Profondeur	Ширина Largeur	Радиус Rayon de courbure			Виды работ Mise en place			
1		3	4	5	6	7	8	9	10	11
7	Шлюз 37,0 по каналу. Любоглубительные работы по руслу реки Écluse 37,0 du canal, approfondissement du lit dans le bras du fleuve	3,5	180	1000	Строительные работы Travaux de construction	5713 375 48	щебень-гравий - -	- бетон-бетон	1992-2000	500000
					Total 2	6096 1398 48 65	щебень-гравий - - -	щебень-гравий камень-пиретос бетон-бетон		860000
					Total 1+2	9847 2295 59 106	щебень-гравий - - -	щебень-гравий камень-пиретос бетон-бетон		1174000

3. ПЛАН РЕГУЛЯЦИОННЫХ РАБОТ ПО СОДЕРЖАНИЮ СУХОХОДНОГО ФАРВАТЕРА, УСТАЛОВАЛЕИШЫЙ
 СЛОВАЦКИМИ КОМПЕТЕНТНЫМИ ОРГАНИЗМИ ДЛЯ УЧАСТКА ДУПАЯ МЕЖДУ 1868-1811 КМ НА ПЕРИОД 1991-2000 гг.
 PLAN DES TRAVAUX DE REGULARISATION RELATIF A L'ENTRETIEN DU CHENAL NAVIGABLE, PREVU
 PAR LES AUTORITES COMPETENTES SLOVAQUES SUR LE SECTEUR DU DANUBE ENTRE LES km 1868-1811 POUR LA PERIODE 1991-2000

	4,5	180	1000		Réparations	1000	щебень-гравий	-	1992-2000	70000
					Total	1000	щебень-гравий	-	1992-2000	55000
							щебень-гравий			125000

ОРИЕНТИРОВОЧНЫЙ ПЛАН ОСНОВНЫХ РАБОТ, ВЫПОЛНЯЕМЫХ
 НА РУМЫНСКОМ УЧАСТКЕ ДУНАЯ от 1075,00 км до 0,00 км IIА ПЕРИОДА 1991-2000 гг.
 PLAN D'ORIENTATION DES GRANDS TRAVAUX ENVISAGES
 SUR LE SECTEUR ROUMAIN DU DANUBE de km 1075,00 au km 0,00 POUR LA PERIODE 1991-2000

№	Место проведения работ (название, км) Lieu des travaux (dénomination) (km)	Предусматриваемые минимальные габариты фарватера относительно ПСРУ (в м) Gabarit de chenal envisagé, rapporté à PSRU (en m)			Выл. работ Nature des travaux	Выемка в м³ Extraction en m³	Укладка в м³ Mise en place en m³	Материалы	Объем стоимость в 1000 лей en 1000 Lei	
		Глубина Profondeur	Ширина Largeur	Радиус Rayon de courbure						
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	Базнаш (1075 км) - ГЭСК Железные Ворота I (943 км) Baznaş (km 1075) - SIEEN Portes de Fer I (km 943)	3,5	200	1000	Оборудованный участок Secteur aménagé	-	307	скалы или камни	578 000,00	
	1048,00-955,00				Укрепление берегов Consolidation des berges	-	264 645 256	грунт облицовка фацины	603800,00	
	955,00-943,00				Укрепление берегов Consolidation des berges	-	201 250 m	столбы облицовка	498900,00	
2	ГЭСК Железные Ворота I SIEEN Portes de Fer I	3,5	100-180	1000	Содержание и оборудо- вание берегов, выравни- вание дна русла и усо- вершенствование порта Entretien et aménagement des berges, régularisation du lit du fleuve et développement du port	1656	1200 185 3000	грунт грунт бетон и камни облицовка		
	ГЭСК Железные Ворота II SIEEN Portes de Fer II					-				

№	Место проведения работ (название, км) Lieu des travaux (désignation) (km)	Предусмотренные минимальные габариты фарватера относительно ПСРУ (в м) Cavités de chenal envisagés, rapportés à l'PSNR (en m)			Вид работ Nature des travaux	Выемка вм' Excavation en m ³	Укладка вм' Mise en place en m ³	Материалы	Материалы	Общая стоимость в 1000 лей Сойл total en 1000 Lei
		Глубина Profondeur	Ширине Largeur	Радиус Rayon de courbure						
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
3	863,00-610,00	2,5	150-180	1000	Содержание и обустройство причалов на берегах Калафат, Бекет и Корабия, землерование на перекатах и в бассейнах портов и зимовников Entretien et aménagement des berges et quais dans les ports Calafat, Bechet et Corabia, dragages sur les seuils et dans les bassins des ports et les hivernages	4650	940	грунт бетон и камни	тепе бетон и ретек	1025000,00
4	610-375	2,5	150-180	1000	Содержание причалов в портах Турну-Мэгуреле и Ажуражу, землерование на перекатах и в бассейнах портов и зимовников Entretien de quais dans les ports Turnu-Măgurele et Ciurgiu, dragages sur les seuils et dans les bassins des ports et les hivernages	7460	1710 m	грунт бетон и камни	тепе бетон и ретек	1526000,00

№	Место проведения работ (название, км) Lieu des travaux (dénomination) (km)	Предусматриваемые минимальные габариты фарватера относительно ПСРУ (в м) Sabarit de chenal envisagé, rapporté à l'ENR (en m)			Вид работ Nature des travaux	Выемка в м ³ Excavation en m ³	Укладка в м ³ Mise en place en m ³	Материалы	Материалы	Общая стоимость в 1000 лей в 1000 Lei
		Глубина Profondeur	Ширина Largeur	Радиус Rayon de courbure						
	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
5	375-170	2,5	150-180	1000	Содержание и оборудование берегов и причалов в портах Пыржояя, Калараш и Фетешти, землеремонт на перекатах Entretien et aménagement des berges et quais dans les ports Pîrjoiia, Calarasi et Fetești, dragages sur les seuils	7550	75 km 840 m	грунт регуляционные работы по участку бетон и камни	terre travaux de régularisation du socle en béton et pierres	3956000,00
6	170-0,00	73,2 (фута) (picks)	60-180	600	Содержание, укрепление и оборудование берегов и причалов, ремонт буи и обваловки, землеремонт на перекатах, в портах и зноушниках Entretien, aménagement et consolidation des berges et des quais, réparation des épis et perrés, dragages sur les seuils, dans les ports et les hivernages	11000	122 km 1470 m	грунт укрепление берегов Сулинского канала оборудование берегов и причалов на морском участке р. Луцай	terre consolidation des berges du canal de Sulina aménagement des berges et quais sur le secteur maritime du Danube	4342000,00

№	Место проведения работ (название, км) Lieu des travaux (désignation) (km)	Предусмотренные минимальные табариты фарватера относительно НСРУ (в м) Gabarit de chenal envisagé, rapporté à l'ENR (en m)		Вид работ Nature des travaux	Выемка в м³ Extraction en m³	Укладка в м³ Mise en place en m³	Материалы	Материалы	Общая стоимость в 1000 лей en 1000 Lei	
		Глубина Profondeur	Ширине Largeur							Радиус Rayon de courbure
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
7	Устье Суанского канала: дамбы бассейны и подходы к ним Extrémité aval du canal de Sulina: digues, bassins et accès	73,2 (фута) (pieds)	60	1000	Землемерение в фарватере, ремонт и содержание дамб Dragage dans le chenal, réparation et entretien des digues	15000 - - -	430 1000 45	грунт скалы или камень грунт бетон или камень	terre roches ou piéces terre béton ou piéces	1903000,00

Всего:

Total:

1442700,00

Примечание - Remarque:

Работы по строительству, содержанию и ремонту объектов ГЭСК Железные Ворота II не включены в настоящую таблицу.

Les travaux de construction, entretien et réparation des objets du SIEN des Portes de Fer I et du SIEN des Portes de Fer II ne sont pas inclus dans ce tableau.

ОРИЕНТИРОВОЧНЫЙ ПЛАН ОСНОВНЫХ РАБОТ, ВЫПОЛНЯЕМЫХ
НА БОЛГАРСКОМ УЧАСТКЕ ДУНАЯ от 845,650 км до 374,100 км НА ПЕРИОД 1991-2000 гг.

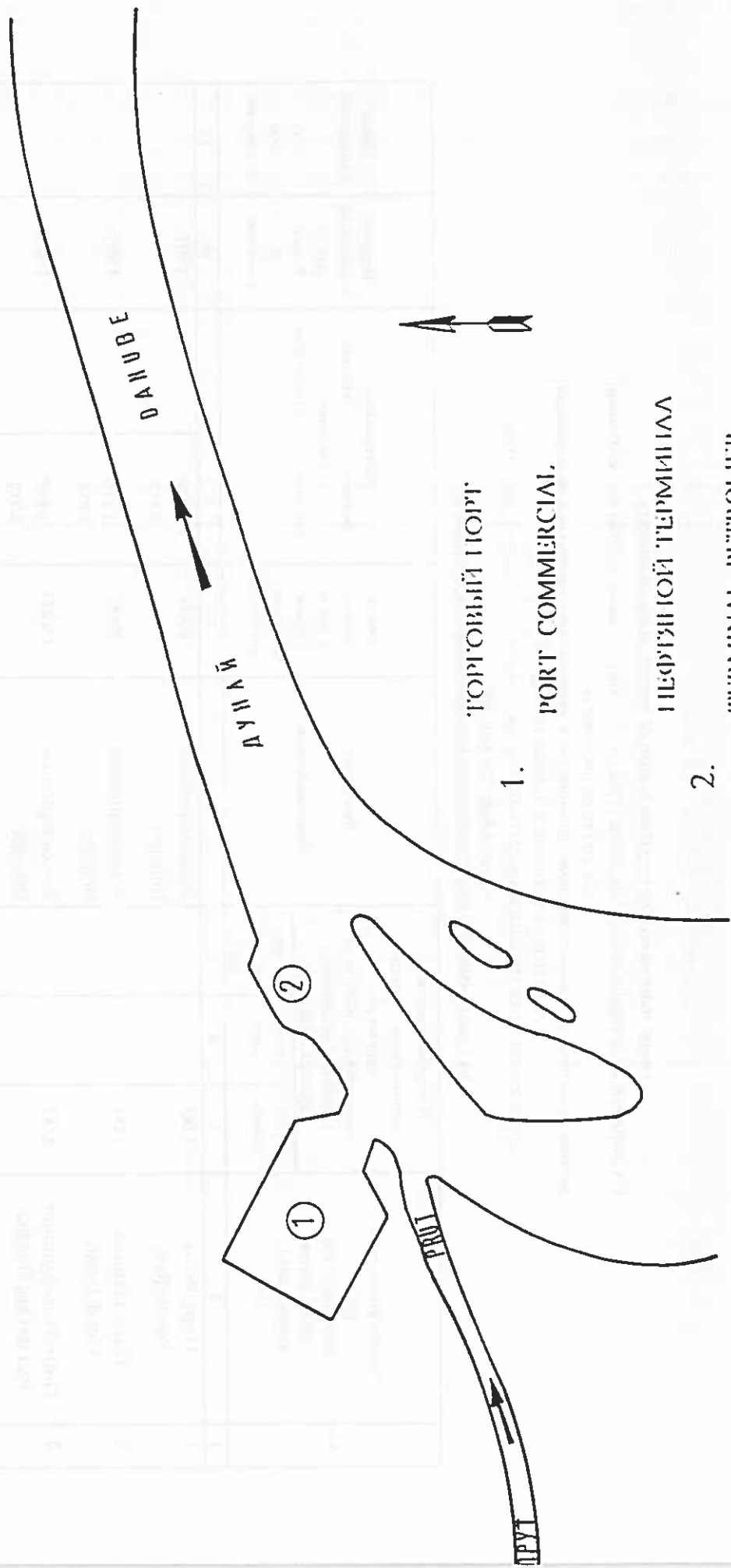
PLAN D'ORIENTATION DES GRANDS TRAVAUX ENVISAGES
SUR LE SECTEUR BULGARE DU DANUBE, du km 845,650 au km 374,100 POUR LA PERIODE 1991-2000

№	Место проведения работ (название, км) Lieu des travaux (désignation) (km)	Предусматриваемые минимальные габариты фарватера относительно ТЭСУ (в м) Gabarit de chenal envisagé, rapporté à TENR (en m)			Вид работ Nature des travaux	Объем работ в 1000 м³ Volume des travaux en 1000 m³	Материалы Укладка Matériaux Mise en place		Период проведения работ Période de réalisation	Общая стоимость в 1000 лева Coût total en 1000 Leva
		Глубина Profondeur	Ширина Largeur	Радиус Rayon de courbure			Выемка Extraction			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	ПЕРЕКАТЫ-СЕЙЛС									
1	Белене - Belene	2,5	180/150	1000	Землеустройство-Dragage	130	песок-sable	-	1991-2000	520
2	Белене - Belene	2,5	180/150	1000	"	150	"	-	1991-2000	600
3	Батин - Batin	2,5	180/150	1000	"	200	"	-	1991-1998	800
4	Пиргово - Pirgovo	2,5	180/150	1000	"	130	"	-	1993-1998	520
5	Мишка - Miska	2,5	180/150	1000	"	200	"	-	1992-2000	800
6	Дулавец - Dulavec	2,5	180/150	1000	"	100	"	-	1993-1995	400
7	Полшина - Porina	2,5	180/150	1000	"	110	"	-	1994-1997	440
	ЗИМОВНИКИ-ИВЕРНАЖЕС									
8	Лом - Lom	-	-	-	"	100	"	-	1991-2000	400
9	Русе - Roussé (запад - ouest)	-	-	-	"	150	"	-	1991-2000	600
10	Русе - Roussé (восток - est)	-	-	-	"	80	"	-	1991-2000	330

№	Место проведения работ (название, км) Lieu des travaux (dénomination) (km)	Предусмотренные минимальные габариты фарватера отпускательно I (СРУ (в м) Gabarit de chenal envisagé, rapporté à I (ENR (en m)			Вид работ Nature des travaux	Объем работ в 1000 м³ Volume des travaux en 1000 m³	Материалы Укладка Matériaux Misc en place		Период проведения работ Période de réalisation	Общая стоимость в 1000 лева Coût total en 1000 Leva
		Глубина Profondeur	Ширина Largeur	Радиус Rayon de courbure			Всыпка Enfouissement	Материалы Matériaux		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
11	Порт Видин - Port de Vidin	-	-	-	Строительство нового причала, укрепление берега Construction d'un nouveau quai, renforcement de la berge	20	-	камень-ригес	1991-1992	80
12	Порт Русе - Port de Roussé	-	-	-		15	-	"	1993-1996	600
13	Порт Силистра - Port de Silistra	-	-	-		8	-	"	1991-1993	320
					ВСЕГО - TOTAL	1350 43	песок-песок - камень-ригес	- -	Общая стоимость Coût total	6400

СХЕМА РАСПОЛОЖЕНИЯ ТОРГОВОГО ПОРТА
В РАЙОНЕ ДЖУРЖУЛЕШТИ

CROQUIS TOPOGRAPHIQUE DU PORT DANS LA REGION
DE GIURGIULESTI



ТОРГОВЫЙ ПОРТ

1.

PORT COMMERCIAL

НЕФТЯНОЙ ТЕРМИНАЛ

2.

TERMINAL PETROLIER

ОРИЕНТИРОВОЧНЫЙ ПЛАН ОСНОВНЫХ РАБОТ, ВЫПОЛНЯЕМЫХ
НА УКРАИНСКО-РУМЫНСКОМ УЧАСТКЕ ДУНАЯ от км (миль) до 79,63 км (43,00 миль)

НА ПЕРИОД 1991-2000 гг.

(данные относительно кильского гирла фигурируют в качестве дополнительной информации)

PLAN D'ORIENTATION DES GRANDS TRAVAUX, ENVISAGES

SUR LE SECTEUR UKRAINO-ROUMAIN DU DANUBE de km (mille) au km 79,63 (mille 43,00)

POUR LA PERIODE 1991-2000

(les données relatives au bras Killa figurent en tant qu'information supplémentaire)

№	Место проведения работ (название, км) Lieu des travaux (dénomination) (km)	Предусматриваемые минимальные габариты фарватера относительно НСРУ (в м) Gabarit de chenal envisagé, rapporté à l'ENR (en m)			Вид работ Nature des travaux	Объем работ в 1000 м ³ Volume des travaux en 1000 m ³	Материалы Выемка Укладка Matériaux Mise en place		Период проведения работ Période de réalisation	Общая стоимость Coût total en Coupons
		Глубина Profondeur	Ширина Largeur	Радиус Rayon de courbure			8	9		
1	1	4,00	-	-	6 Землечерпание Dragage	7 1000	8 грунт terre	9 -	10 1991-	11
2	2 Порт Изманл Port d' Ismail	4,00	-	-	6 Землечерпание Dragage	7 5000	8 грунт terre	9 -	10 1991-	
3	3 Порт Усть-Дунайск Port de Oust Dunaisk	4,00	-	-	6 Землечерпание Dragage	7 15000	8 грунт terre	9 -	10 1991-	
4	4 Бассейны УАП Les bassins de "l'UDP"	4,00	-	-	6 Землечерпание Dragage	7 25000	8 грунт terre	9 -	10 1991-	

Всего:

Total:

Одновременно в портах будут проводиться работы направленные на поддержание глубин не менее 40 дм при НСРУ

En même temps seront exécutés dans les ports des travaux ayant pour but le maintien de profondeurs de 40 dm par rapport à l'ENR.

TABLE DES MATIERES

	page
1. INTRODUCTION	3
2. Projets et propositions des pays	5
République Fédérale d'Allemagne	7
République d'Autriche	9
République Slovaque	12
République de Hongrie	13
République Fédérale de Yougoslavie	18
Roumanie	19
République de Bulgarie	21
République Moldova	22
Ukraine	23
3. Tableaux - Annexes	25
 REPUBLIQUE SLOVAQUE	
Plan des travaux prévus dans le cadre de la construction du SHEN de Gabčíkovo sur le secteur du Danube entre les km 1868,00-1811,00 pour la période 1991-2000	26
Plan des travaux prévus dans le cadre de la construction du SHEN de Gabčíkovo sur le secteur du Danube entre les km 1868,00-1811,00 pour la période 1991-2000, variante provisoire exécutée dans le but du commencement de l'exploitation du SHEN de Gabčíkovo	27
Plan des travaux de régularisation relatif à l'entretien du chenal navigable, prévu par les autorités compétentes slovaques sur le secteur du Danube entre les km 1868-1811 pour la période 1991-2000	28
 <u>ROUMANIE</u>	
Plan à titre d'orientation des grands travaux envisagés sur le secteur roumain du Danube du km 1075,00 au km 0,00 pour la période 1991-2000	29

	page
<u>BULGARIE</u>	
Plan d'orientation des grands travaux envisagés sur le secteur bulgare du Danube du km 845,650 au km 374,100 pour la période 1991-2000	33
<u>REPUBLIQUE MOLDOVA</u>	
Croquis topographique du port maritime dans la région de Giurgiulesti	35
<u>UKRAINE</u>	
Plan à titre d'orientation des grands travaux envisagés sur le secteur ukraino-roumain du Danube du km (mille) au km 79,63 (mille 43,00) pour la période 1991-2000	36